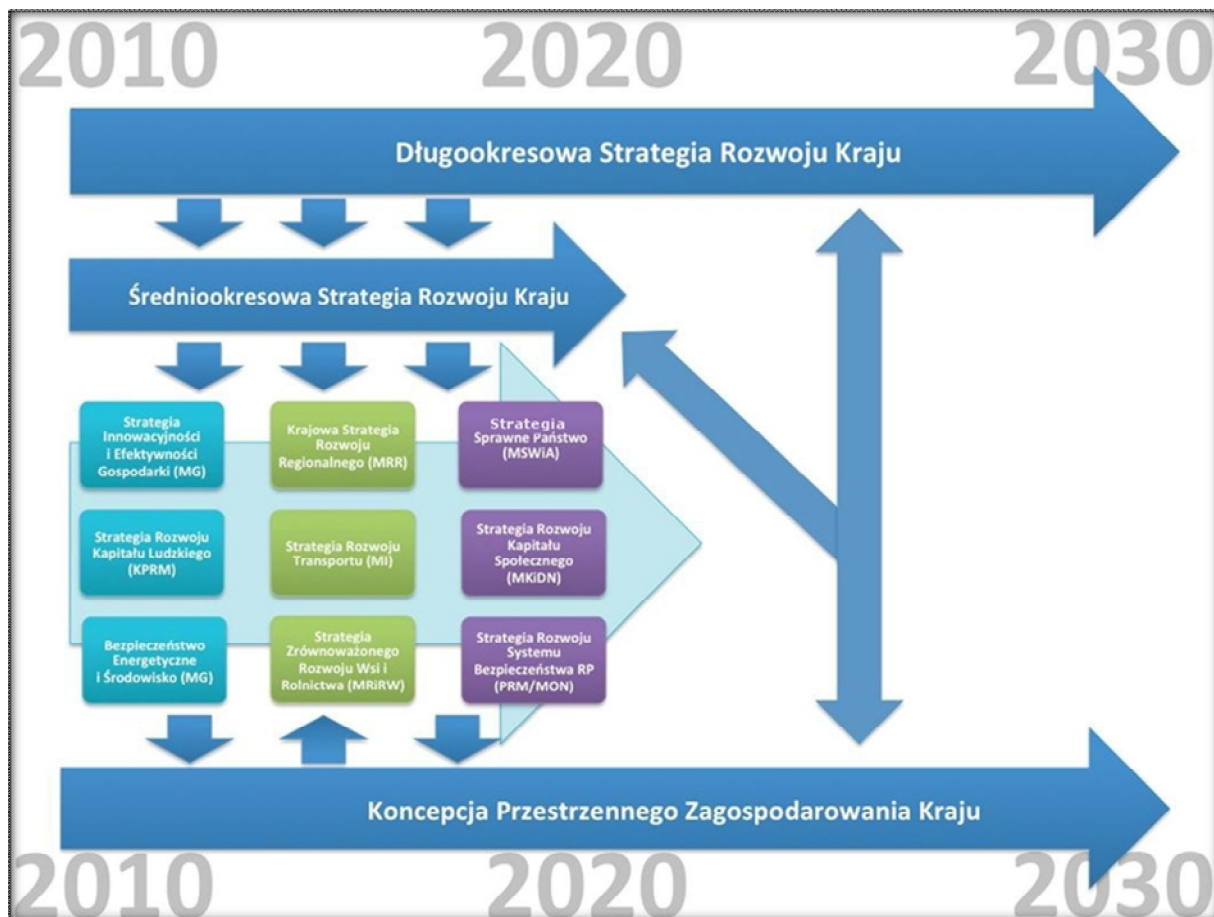


STRESZCZENIE STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU

Miejsce i rola Strategii Rozwoju Transportu

Strategia Rozwoju Transportu (SRT) jest średniookresowym dokumentem planistycznym, który zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 i Nr 157, poz. 1241 oraz z 2011 r. Nr 279, poz. 1644), zwanej dalej „ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju” i uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2009 r. w sprawie planu uporządkowania strategii rozwoju stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Istotą SRT jest wskazanie celów oraz nakreślenie kierunków rozwoju transportu tak, aby etapowo do 2030r. możliwe było osiągnięcie celów założonych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020). Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Wzajemne powiązania strategii rozwoju kraju przedstawia rysunek 1.

Rysunek 1. Miejsce SRT w systemie zintegrowanych strategii rozwoju kraju



Źródło: Na podstawie Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności. MAiC.

Zgodnie z art. 9 ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, DSRK jest dokumentem rządowym określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat. SRK 2020 jest dokumentem określającym podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, obejmującym okres 4-10 lat, realizowanym przez strategię rozwoju (w tym SRT) oraz przy pomocy programów, z uwzględnieniem okresu programowania UE.

Strategia Rozwoju Transportu jest spójna ze średniookresową *Strategią Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo*, a jej zapisy uwzględniają ustalenia obszarów interwencji SRK 2020, w szczególności obszaru II. *Konkurencyjna gospodarka* i zawartego w nim Celu II.7. *Zwiększenie efektywności transportu*.

Poza realizacją celów długookresowej oraz średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju,

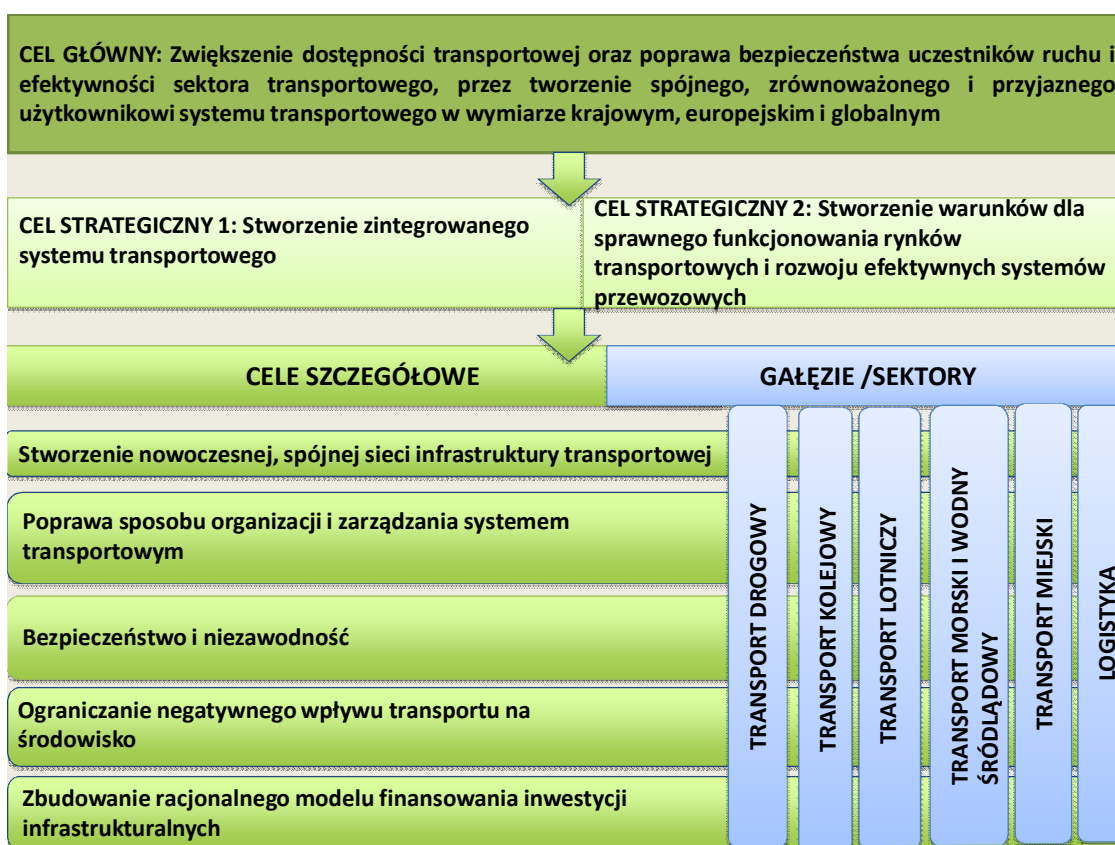
Strategia Rozwoju Transportu uwzględnia cele i priorytetowe kierunki działań zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych, w tym m.in. w Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu „Europa 2020”, jak również w Krajowym Programie Reform (KPR) na rzecz realizacji Strategii „Europa 2020”. Jednocześnie SRT zachowuje spójność i komplementarność z celami i priorytetowymi kierunkami działań wskazanymi w pozostałych ośmiu zintegrowanych strategiach rozwoju kraju. Zakłada kontynuację zamierzeń wskazanych w aktualnych krajowych dokumentach planistycznych sektora transportu, uwzględnia również trendy oraz kierunki zmian wskazywane w sektorowych oraz horyzontalnych dokumentach unijnych. Wprowadza także nowe rozwiązania konieczne do wdrożenia w celu sprostania wymogom stojącym przed sektorem transportowym w I połowie XXI wieku.

Z uwagi na fakt, iż znaczna część celów rozwoju transportu zostanie zrealizowana w horyzoncie czasowym dłuższym niż 10 lat, niniejszy dokument wykracza poza rok 2020 i tym samym przedstawia najważniejsze kierunki działań konieczne do podjęcia w perspektywie do 2030 roku. Należą do nich przede wszystkim kapitałochłonne i czasochłonne inwestycje w infrastrukturę transportową, przekształcenie systemów zarządzania oraz wprowadzenie innowacyjnych („inteligentnych”) rozwiązań, ułatwiających funkcjonowanie tej infrastruktury w ramach całego systemu transportu oraz w wymiarze intermodalnym.

Cele strategiczne i kierunki interwencji w obszarze transportu

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym.

Rysunek 2. Struktura i hierarchia celów SRT



Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego) rozumianych jako zintegrowany system transportowy. Głównym zadaniem takiego systemu jest przewyższenie barier geograficznych, tak aby możliwa była interakcja między obywatelami, przedsiębiorcami z jednej strony oraz między całymi gospodarkami z drugiej. Jest to również naturalny krok w kierunku lepszego wykorzystania potencjału gospodarczego regionów.

Uspójnienie całego systemu transportowego wymaga zarówno dynamicznej rozbudowy brakujących elementów infrastruktury transportowej pozwalających ten system jak najszybciej uruchomić, jak i wykorzystania nowoczesnych, inteligentnych systemów transportowych usprawniających funkcjonowanie transportu oraz poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Konieczny jest również stały monitoring ruchu i właściwe nim zarządzanie. Oznacza to ograniczanie tempa wzrostu ruchu i przewozów w niektórych podsystemach transportowych (np. transport indywidualny w miastach), jak i skracanie czasu podróży oraz podział zadań przewozowych¹.

¹ Znaczenie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej zostało silnie podkreślone we wnioskach Rady Europejskiej odnoszących się do dokumentu: „Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjająca

Główny cel Strategii Rozwoju Transportu odnosi się zarówno do **utworzenia zintegrowanego systemu transportowego** poprzez inwestycje w infrastrukturę transportową (cel strategiczny 1), jak i **wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych** (cel strategiczny 2).

Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie do 2020 r. i dalszej wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych właściwych dla każdej z gałęzi transportu:

- **cel szczegółowy 1: stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej**
- **cel szczegółowy 2: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;**
- **cel szczegółowy 3: poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów;**
- **cel szczegółowy 4: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.**
- **cel szczegółowy 5: zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych**

Wymienione cele zostaną zrealizowane poprzez kierunki interwencji przedstawione w załączonej do streszczenia tabeli.

Wymienione cele oraz kierunki interwencji wynikają zarówno z konieczności nadrobienia zaniechań przeszłości, jak i wpisania się w nowe trendy technologiczne i gospodarcze w Europie i na świecie. Obecnie wiele obszarów w Polsce nie posiada jeszcze dogodnych możliwości dojazdu do lokalnych centrów wzrostu gospodarczego (w szczególności większych miast). Nie mogą one zatem pełnić funkcji naturalnej bazy zasobów dla szybko rozwijających się terytoriów. W efekcie powstają obszary wykluczenia społecznego posiadające niewykorzystane zasoby kapitału ludzkiego, który w sytuacji dobrej dostępności terytorialnej mogłyby zostać zaktywizowany. **Wyzwaniem dla Polski jest zatem w pierwszej kolejności usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T). W drugim okresie należy skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia**

włączeniu społecznemu". W swoich konkluzjach Rada przyznaje, że infrastruktura może stać się jednym z wąskich gardeł, hamujących wzrost gospodarczy zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym, a także podkreśla konieczność podjęcia zdecydowanych działań mających na celu redukcję skali obecnie istniejących zatorów w transporcie, oraz wskazuje na znaczenie rozwoju infrastruktury jako czynnika wpływającego na sukces rozwojowy.

infrastrukturą i stworzeniu zintegrowanego systemu transportowego. Tylko spójna sieć autostrad, dróg ekspresowych i kolei o wysokim standardzie, rozwinięta sieć lotnisk, portów morskich i dróg wodnych śródlądowych oraz systemów transportu publicznego pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału drzemiącego w polskiej gospodarce, edukacji, nauce i kulturze.